



**PLANETA
CAMIÓN**

A solas con el presidente de
Iveco Group Argentina

Los eléctricos vienen llegando



Nuevo Actros 2545 LS/33

**VERSATILIDAD
RECARGADA**

Argentina \$ 1100



GR

Año 18 / Edición 110 - 2022

110



EN EL MEJOR MOMENTO

Scania +10: programa especial de reparaciones destinado a vehículos de más de 10 años de antigüedad.

Un Scania con muchos kilómetros recorridos es una prueba de performance y confiabilidad. Una unidad con más de una década de actividad cuenta con la experiencia

necesaria para rendir aún más. Scania +10 es un programa especial de reparaciones de media vida para mantener su vehículo más vigente, operativo y confiable que nunca.

20% OFF
EN REPUESTOS POR TALLER



REPARACIÓN DE CAJA DE CAMBIOS

REPUESTOS + LUBRICANTES Y FILTROS + MANO DE OBRA + GARANTÍA DE 1 AÑO

GRS 890 ⁽¹⁾
GRS 900

GRS 895 ⁽²⁾
GRS 905



(1) Para cajas GRS 890/900 el descuento aplica en repuestos para reparaciones de más de USD 5.800, exclusivamente por taller. **(2)** Para cajas GRS 895/905 el descuento aplica en repuestos para reparaciones de más de USD 9.500, exclusivamente por taller.

Descuento no válido para: Cambio de caja de cambios semicompleta y completa. Módulos electrónicos. / Carcaza de caja de cambios.

SCANIA

Promoción válida en la República Argentina desde el 01/10/2022 hasta el 31/12/2022, exclusivamente respecto a los servicios de las variantes de cajas detalladas respecto a vehículos que posean una antigüedad mayor a 10 años. El 20% de descuento será aplicable únicamente si el presupuesto de reparación supera el monto indicado según modelo, bajo las condiciones comerciales y exclusiones descriptas en el folleto publicitario y serán únicamente aplicables en servicios de reparación que se lleven adelante por TALLER, ya sea que estos sean prestados por Scania Argentina S.A.U. (ver sucursales en www.scania.com.ar) y/o por los siguientes concesionarios oficiales "SCANIA" adheridos: a) Feadar S.A. (sito en las ciudades de Comodoro Rivadavia – Chubut, Puerto Madryn – Chubut, Cipolletti – Río Negro, Parque Industrial Añelo – Neuquén, Río Grande – Tierra del Fuego); b) Gonar Automotores S.A. (sito en las ciudades de Santa Fe, Concordia – Entre Ríos, Resistencia – Chaco, y Gdor. Virasoro – Corrientes); c) CVC S.A. (sito en las ciudades de Rosario – Santa Fe, Venado Tuerto – Santa Fe, y Junín – Buenos Aires) y d) Baisur Motor S.A. (sito en la C.A.B.A.). No acumulable con otras promociones y/o condiciones particulares. Para mayor información, visite la página web: www.scania.com.ar. SCANIA ARGENTINA S.A.U., CUIT 30-51742430-3, Domicilio legal: Ingeniero Butty 240, Piso 5, C.A.B.A.

004 NOTICIAS



008 PRESENTACIÓN EN FAMILIA



014 CAMBIO DE PARADIGMA



018 IDENTIDAD INDUSTRIAL



024 UN PASO POR DELANTE



030 LA CULTURA DE LA SEGURIDAD



036 OPTIMIZACIÓN DE LA PERFORMANCE



040 DURO DE VERDAD



046 CLEANLINE



050 ACELERANDO EL CAMBIO



056 LA CLAVE DE LA ESCALABILIDAD



062 EL CAMINO DE LO CORRECTO



068 OFENSIVA ELECTRIFICADA



073 VERDE DE LA ESPERANZA



CONSULTAS COMERCIALES/
AUSPICIOS PLANETA CAMIÓN:
ricardo.docimo@armadafilms.com.ar
romina.digregorio@armadafilms.com.ar

STAFF

Planeta Camión Revista, Marca registrada N°1.863.936 / ISSN 1852-303X / **Director General** Ricardo Dócimo / **Redacción** Luciano Salseduc, Pablo Epifanio, Andrea Suárez / **Diseño Gráfico** Guadalupe Rosales / **Fotografía** Mario Greco, SS / **Corrección** Paola Merle
Editorial: Armadafilms SRL / info@planetacamion.com.ar
/ www.planetacamion.com.ar / **Taller impresor:** Casano Gráfica SA.

Planeta Camión TV -
El Garage TV: Martes 20:30 hs y repeticiones.

RESULTADOS TEST PAG.74

1. HINO 818
2. IVECO TECTOR 170-300
3. MERCEDES ACTROS 2545
4. SCANIA R620
5. VW E-DELIVERY
6. VW METEOR 28.460



VW anunció la llegada del 25.460 que llegará en 2023 y será una interesante oferta dentro de la misma potencia que los Meteor, aunque con un producto más versátil, con suspensión mecánica y más adaptado en precio. El tractor está equipado con el motor MAN D26 de 13 litros que desarrolla una potencia de hasta 460 caballos de potencia a 1.800 rpm y un par máximo de hasta 2.300 Nm en un rango de rotación de 950 a 1.400 rpm. La transmisión es una caja automatizada ZF Traxon de 12 velocidades calibrada exclusivamente para este modelo de tracción 6x2, que tiene una capacidad de tracción máxima de 70 toneladas.

**NUEVO
CONSTELLATION 25.460**



Vulcano tuvo la iniciativa de generar un curso presencial de capacitación destinado a la detección de fallas y mantenimiento de sistemas de frenos EBS convocando a flotistas de todo el país y de los más diversos rubros para generar esta jornada que se llevó adelante en la sede de la Fundación Profesional para el Transporte. Participaron alrededor de 60 técnicos y mecánicos directamente relacionados con el sector y puntualmente con el mantenimiento de las unidades. También hubo una importante participación desde Wabco y ZF Brasil vía video conferencia.

**CAPACITACIÓN DE
VULCANO FRENOS EBS**



Petit Forestier es una compañía británica referente en el transporte de mercaderías refrigeradas que acaba de anunciar junto a Iveco en la IAA 2022 la firma de un Memorando de Entendimiento para el suministro de 2.000 eDailys. Como hemos informado anteriormente, en la IAA 2022 (la feria de transporte más grande del mundo), Iveco lanzó oficialmente la versión eléctrica del Daily, en este caso con 190 caballos de fuerza con tren motriz desarrollado gracias a la colaboración entre FPT Industrial y Mirovast.

**2000 DAILY ELÉCTRICAS
PARA UN SÓLO CLIENTE**

7



Desde su llegada al país en 1992, Cummins ha marcado el camino para impulsar la movilidad y evolución de todos los sectores donde tiene presencia, como lo son el automotriz, agrícola, minero, construcción, marino, petróleo y gas, entre otros, reforzando así su posición de liderazgo en el país. Actualmente, la compañía cuenta con más de 40 puntos de atención y de servicio técnico, con lo cual se garantiza una fuerte y calificada cobertura en todo el país. A este respecto, y sabiendo la importancia y características especiales de las diferentes industrias, Cummins Argentina cuenta con instalaciones propias y una enorme red de distribución.

**CUMMINS; 30 AÑOS
EN ARGENTINA**



Desde Montecristo, en la provincia de Córdoba, hasta Mendoza. Desde Plaza Huincul, en Neuquén, hasta Bahía Blanca y de ahí a Ushuaia y luego La Plata. Por cada una de esas localidades, donde hay una destilería de YPF, y en un recorrido que totalizará 3500 kilómetros, pasarán de aquí a fin de año los Cursos de Conducción Segura que la petrolera de bandera argentina ofrecerá a sus choferes en virtud de una alianza con Volvo Trucks y Buses Argentina, quien diseñó la capacitación para que pueda ser aprovechada por conductores de camiones sin importar la marca del vehículo que manejen.

**VOLVO TRUCKS E YPF
UNIDOS EN CAPACITACIÓN**



En esta carrera de darle valor a Vaca Muerta es clave para favorecer la disminución de la huella de carbono y generar divisas, ya que se gastan U\$S 2.000 millones anuales en importaciones, YPF quiere que el GNC deje de ser un combustible de segunda y afirma que van a hacer 5 corredores nacionales con grandes estaciones de carga rápida con no más de 300 kilómetros entre puntos para el transporte de carga. Adelantaron que, uno de esos corredores será Buenos Aires-Rosario-Córdoba, con surtidores de alto caudal, con carga de GNL, GNC y otros combustibles.

**5 CORREDORES DE CARGA
RÁPIDA DE GNC**



Volks|Assistance

Tu mejor compañero de ruta.

Escaneá y conocé más




Agendá Volks|Assistance,
0800 888 8922
un servicio completo de
asistencia en tiempo real
a cargo de expertos
Volkswagen, las 24hs.

 Servicio
Postventa
Puro ADN Volkswagen



Camiones
Buses

 /camionesybusesvw

 /vwcamionesbuses

www.vwcamionesybuses.com.ar



PERFUME HOMBRE MERCEDES-BENZ MAN EDT

Esta fragancia fue inspirada en un hombre de fuerte personalidad. En las notas de corazón se realza la elegancia masculina gracias a la hoja de cedro y el geranio. Las notas de fondo liberan una identidad marcada con madera del palisandro y musgo de roble. Presentación en 100 ml

Precio \$17.600

En venta en boutique.mercedes-benz.com.ar



REMERA PUMA FERRARI ORIGINAL



Prenda que utiliza el equipo Ferrari de F1. 100% algodón de máxima calidad. Logo frontal Ferrari competicione. Dos colores, rojo o negro

Precio \$11.999

En venta en ar.puma.com



CAMISETA ADIDAS ALTERNATIVA BOCA JUNIORS 22/23

Un revestimiento tejido en el pecho y un escudo de los 80 se destacan sobre el fondo blanco de la camiseta alternativa de Boca Juniors. Incorpora tecnología de absorción AEROREADY y está hecha de tejido suave. Hecho con materiales 100% reciclados..

Precio \$16.999

En venta en adidas.com.ar

PELOTA ADIDAS AL RIHLA LEAGUE QATAR 2022

a pelota utiliza la tecnología TSBE para crear una superficie sin costuras que permite un toque más preciso. Su estructura sin costuras te garantiza toques más precisos y la cámara de butilo se encarga de que pasés más tiempo jugando y menos inflando.

Precio \$19.999

En venta en adidas.com.ar

TENÉS FATECARGO TENÉS KILÓMETROS DE VENTAJA




NUEVOS FATECARGO SR-210 / DR-410

El menor costo por kilómetro en ejes direccionales y de tracción para servicios regionales. Eficiencia, seguridad y sustentabilidad. Cuando se trata de rendimiento superior, FATECARGO es la marca referente en el mundo del transporte.

fate ○



PRESENTACIÓN

A red Mercedes-Benz Actros truck is the central focus, parked in a lot. In the background, there are rows of blue and red stadium seats. To the left, a white truck with a red and white striped trailer is partially visible. To the right, a silver truck is also partially visible. The scene is brightly lit, suggesting a sunny day.

EN UNA JORNADA PLAGADA DE CONTACTOS EN PISTA, MERCEDES-BENZ CAMIONES Y BUSES DESPLEGÓ SU OFERTA COMPLETA DE LA GAMA ACTROS Y PRESENTÓ SU NUEVO INTEGRANTE QUE AGRANDA LA FAMILIA: EL 2545 LS/33, PENSADO PARA ESCALABILIDAD.

EN FAMILIA

Para el segmento tradicional de las 45 toneladas, la marca alemana sigue trayendo (ahora desde Brasil) los Actros 2045 y 2048 que son vehículos pensados para un segmento que continúa existiendo en el mercado, pero en general ahora se piensa más en escalabilidad, es decir arrancando desde las 49,5 hasta las 55,5 toneladas.

Mercedes, en su gama Actros, representa a los de configuración 4x2 con los mencionados 2045 y 2048, pero en el caso de los 6x2 lo hace con el 2545 y el 2548. Los 2045 y 2048 son los que la marca menciona como los entrada de gama, pero vale destacar que mantienen todo el paquete de seguridad que caracteriza a la gama Actros. Lo único que se sacrificó han sido ciertos pequeños detalles de confort, por ejemplo, la butaca destinada al acompañante no tiene regulación neumática y tampoco vienen con el exclusivo sistema Mirrorcam de cámaras en lugar de espejos retrovisores externos.

ESCALABLE PARA TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES

Era una demanda de los transportistas, especialmente aquellos que utilizan cisternas para el transporte de sustancias peligrosas que también están migrando hacia los escalables. Esto permite que ahora la unidad tractora pueda subir su tara, aunque no mucho, e igualmente le va a permitir transportar mayor cantidad de combustible. Así es que Mercedes puso en marcha el desarrollo de un producto como el Actros 2545 con 450 caballos, más adecuado que los de 480 caballos, porque el mercado se mueve ahora entre los 410 o 420 cv. La potencia de 450 caballos del 2545 es más que adecuada para esta actividad.

GAMA ALTA

Continuando hacia arriba, Actros ofrece el 2548 que es muy similar al 2545 aunque con mayor potencia con el mismo motor OM460 de seis cilindros en línea y que no es otra cosa que la evolución del OM452 con un litro más de cilindrada, pasando de los 12 a los casi 13 litros. Este modelo está proyectado para el segmento de cargas generales, escalables y bitrenes de 60 toneladas porque cumple con todas las condiciones técnicas que exige la categoría.

Finalmente, cuando un transportista requiere una unidad ideal para un bitren de 75 toneladas, podrá optar por el Actros 2651. La sigla 26 nos indica que estamos hablando de un vehículo 6x4, tal como lo exige la



VER VIDEO

CUANDO LLEGUE EURO 6, TODOS ACTROS

El año próximo entra en vigencia en Brasil la norma de polución Euro 6. En nuestro país llegaría recién en 2024 o más bien en 2025. Para ese entonces, Mercedes-Benz pareciera anticipar que los modelos Axor ya no serían comercializados en su portafolio de productos para pasar a unificar la gama bajo el paraguas de Actros ofreciendo nuevas denominaciones y opciones de segmentos.

10

EN BUSCA DE LA EFICIENCIA

La distancia entre ejes de 3.250 mm se encontrará disponible de serie en ambas versiones 6x2, Actros 2545 y 2548 pensando en escalabilidad. Así podrá acoplar equipos largos (15,50 metros) sin exceder el largo máximo permitido de 18,60 metros. La nueva relación final en el eje Mercedes-Benz NFD R440 de 2,733:1 estará también disponible de serie, tanto en las versiones 6x2 como en el Actros 2045, 4x2. Esta relación de eje, que es un 4% más larga que la anterior, proporciona menor régimen de rotación del motor y consecuentemente se optimiza el consumo de combustible. Los motores son los OM 460 BlueTec 5, que van desde los 449 CV para versiones 4x2 y 6x2 hasta los 510 cv para la versión 6x4.





normativa bitrenes de 75.

La potencia de 510 caballos que ofrece este modelo se adecua perfectamente a los 6,75 cv por tonelada que exige esta configuración de bitren de mayor capacidad.

“Toda la gama actual de Actros proviene de la planta brasileña que Mercedes-Benz tiene en San Pablo. Esto no significa que no puedan llegar camiones de Alemania como hasta hace poco. Por ejemplo: toda la gama de camiones Off-Road, es decir los Arocs provienen de la planta alemana de Wörth y hasta se han configurado muchos modelos a pedido de nuestros clientes argentinos. En el futuro también tendremos un Off-Road que comenzará a venir de Brasil en la configuración 8x4”, afirma Gustavo Lopresti desde la Ingeniería de Ventas de Mercedes-Benz Camiones y Buses.

2545, MODELO VERSÁTIL

El Actros 2545 parece indicarnos que posee la versatilidad adaptada a la realidad del transporte argentino en este segmento de los escalables. El camión cumplirá perfectamente con el transporte de combustible, pero no solamente con ese requerimiento, también va a ser demandado por actividades como cargas generales, bitrenes de 60 tn cerealeros. Su relación peso potencia y la configuración general del vehículo indica que así será.



NUEVO ACTROS 2545 LS/33

MOTOR:

MB OM 460 LA, 6 cilindros en línea, Euro V.
Diesel, inyector bomba, catalizador con urea.
12.816 cm³
449 CV a 1.800 rpm
2.200 Nm a 1.100 rpm

TRANSMISIÓN:

Caja MB G 291 - 12 Mercedes Powershift 3 (automatizada).
12 marchas hacia adelante, 2 hacia atrás.
Relación 16,46 / 1 / 18,25.
Embrague Monodisco, diámetro 430 mm

CHASIS:

Bastidor tipo escalera, material LNE 60.
Suspensión delantera con ballestas parabólicas con amortiguadores telescópicos de doble acción y barra estabilizadora.
Suspensión trasera neumática con 4 fuelles por eje, amortiguadores telescópicos de doble acción y barra estabilizadora. Aparato de medición de carga sobre ejes traseros.
Llantas de aluminio 8,25x22,5" (opc. 9").
Neumáticos 295/80 R 22,5.
Tanque de comb. 410 + 320 litros, de aluminio.
Tanque urea 75 litros.

PESOS ADMISIBLES (Tn):

7.100 Eje delantero.
11.500 1º Eje trasero.
11.500 2º Eje trasero.
28.100 Peso bruto vehicular
60.000 Peso bruto combinado.

SEGURIDAD ACTIVA

Todos los modelos presentados traen incorporado de serie los sistemas ABS (sistema anti-bloqueo de freno), ASR (sistema de control de tracción), EBS (sistema electrónico de frenado), ESP (control de estabilidad), control crucero con regulación de distancia, sistema de detección de cambio de carril, sistema de alerta por cansancio y airbag para el conductor. Estos camiones poseen el innovador sistema de frenado de emergencia de quinta generación, Active Brake Assist 5. El mismo opera combinando un radar y una cámara, permitiendo que el camión reaccione frente a peatones

EN LA RUTA A CERO ACCIDENTES



La seguridad ha sido siempre una prioridad para Volvo Trucks Argentina. Además de incorporar las últimas tecnologías en nuestros productos en materia de seguridad, siempre queremos hacer más.

Es por ello que estamos impulsando el **Programa Cero Accidentes**, un conjunto de nuevas acciones para incentivar a toda la sociedad a adoptar el valor de la seguridad en sus actitudes cotidianas, para que juntos construyamos un futuro más seguro.

Estamos en la ruta a **#ceroaccidentes**

V O L V O



CAMBIO DE PARADIGMA

VOLKSWAGEN CAMIONES Y BUSES DE ARGENTINA PUSO A DISPOSICIÓN DE LA PRENSA ESPECIALIZADA UN CONTACTO EN PISTA DEL E-DELIVERY, EL PRIMER CAMIÓN 100% ELÉCTRICO PROYECTADO Y FABRICADO ÍNTEGRAMENTE EN LA REGIÓN.

15

La primera etapa de prelanzamiento argentino del VW e-Delivery se llevó adelante en el mes de diciembre pasado para conocer el vehículo de forma estática y para que la prensa pudiera descubrir la novedad de su tecnología 100% eléctrica. La segunda etapa incluyó el contacto y conducción con dos vehículos de diferentes configuraciones: un 11 toneladas 4□2 con 3 baterías y un 14 toneladas 6□2 con un pack de 6 baterías. En el primer caso, el camión puede desarrollar un recorrido urbano de 110 km con una carga de baterías (3) y en el segundo, puede hacerlo por 250 km gracias al pack de 6 baterías, dependiendo de la topografía y la operación.

LA TECNOLOGÍA QUE VIENE

El camión impresiona por su marcha absolutamente silenciosa, tanto desde adentro de la cabina como afuera, y por su alto nivel de potencia y torque disponibles. Para tener una idea más gráfica, podemos decir que un VW Delivery 11.180 versión diésel tiene una potencia de 177 caballos y un torque máximo de 600 Nm. En el caso de su gemelo eléctrico (e-Delivery) la potencia del motor eléctrico asciende a 408 CV y el torque es de 2150 Nm. Algo bastante impresionante, más aún si pensamos que ese gran torque está disponible por completo desde el primer metro recorrido de forma instantánea.

Cada paquete de baterías pesa alrededor de 190 kg, lo que suma más de 1,1 toneladas si el cliente opta por media docena de ellas. Esto hace aún más crucial la eficiencia energética del conjunto, que pierde solo un 4% de energía en la conversión de corriente entre baterías y motor.

SUSPENSIONES

Las novedades del e-Delivery no se limitan a la propulsión, la suspensión también fue tratada con cariño por los técnicos. De esta forma, el sistema neumático cuenta con bolsas de aire que se ajustan electrónicamente según la carga, con el fin de maximizar el agarre o reducir



la resistencia a la rodadura, según el escenario. Entre otras comodidades, es posible elevar la carga sobre el eje motriz mediante controles en el tablero, con el fin de aumentar el agarre con el suelo y evitar que los neumáticos patinen en subidas pronunciadas.

FRENOS

El e-Delivery cuenta con un sistema de recuperación de energía cinética, capaz de recuperar hasta un 40% de la disipada en frenada. Al tiempo que amplía la gama, el KERS conserva intensamente el freno de servicio menos utilizado. Aun así, hay frenos de tambor en todas las ruedas además de ABS y EBD.

CABINA

Mirando el e-Delivery desde el interior, puede ser difícil determinar con precisión que se trata de un camión eléctrico. Intencionalmente, todo en él se parece a los modelos convencionales: desde el cuentarrevoluciones, que se ha convertido en un indicador de carga, hasta el velocímetro, que es prácticamente idéntico hasta la selectora de marcha en la consola central, idéntica a la del modelo diésel automatizado V-Tronic. No hay lujo ni diseño vanguardista, pero mantiene la muy buena calidad del Delivery tradicional, aunque en este caso el silencio y la ausencia de vibraciones son omnipresentes en tren de marcha.

INVERSIÓN INICIAL ALTA

Aquí en Argentina, el modelo aún no ha sido lanzado al mercado, por lo tanto, no tenemos precio estimado de venta, pero el mismo VW e-Delivery ya se vende en Brasil y allá la versión de 3 packs de baterías tiene un precio sugerido a público de 780.000 reales. Es un costo realmente alto porque cuesta más caro que un Volvo FH 540. Más caro aún cuesta si se lo encarga con 6 paquetes de baterías, esta versión vale allá 967 mil reales. Es realmente caro, sobre todo porque en Brasil el e-Delivery 9-170 diésel cuesta 256,9 mil reales.

La tecnología eléctrica es nueva y la baja demanda justifica los precios. Sin embargo, según estimaciones, un camión eléctrico urbano sería rentable a partir del quinto año de operación para clientes que viajan más de 150 km por día al analizar todos los costos operativos del camión.

EL INTERÉS DEL TRANSPORTISTA

En Brasil, Ambev es un enorme fabricante de bebidas que se manifestó rápidamente interesado en probar el modelo para su flota de distribución urbana. La compañía hizo algunos cálculos en la práctica y encontró la respuesta. Recorrió más de 45 mil kilómetros en situaciones de uso real en la caótica ciudad de San Pablo, utilizando modelos experimentales proporcionados por Volkswagen y la cuenta cerró con un saldo positivo, tanto que el fabricante de bebidas manifestó interés en la compra de 1.600 unidades. Los nuevos modelos eléctricos formarán parte de la flota hasta 2025. De las más de 200 unidades vendidas en los primeros 90 días de comercialización de e-Delivery, una buena parte formará parte de la flota de Ambev. Evidentemente, el camión es eficiente para este objetivo.



VER VIDEO

Ford Transit

Tu empresa nos hace más fuertes.



Te ofrecemos planes de financiación y puntos de servicio en todo el país, porque a una empresa que da lo mejor, nosotros tenemos que darle lo mismo.





IDENTIDAD INDUSTRIAL

PARA IVECO, SU PLANTA DE PRODUCCIÓN NACIONAL SIEMPRE HA SIDO Y ES UN PILAR FUNDAMENTAL Y UN DIFERENCIAL CUALITATIVO Y CUANTITATIVO QUE CLARAMENTE HA INFLUENCIADO DE MANERA POSITIVA EL DESARROLLO DE LA MARCA EN EL MERCADO ARGENTINO. DE ESO HABLAMOS (PCR) EN ESTA ENTREVISTA EXCLUSIVA CON EL PRESIDENTE DE IVECO GROUP ARGENTINA; SANTOS DONCEL JONES (SDJ).



PCR: Hoy en día en la Argentina, ¿es una bendición o maldición tener una planta de producción automotriz como tiene Iveco?

SDJ: Yo creo que siempre es bueno tener una planta, hay momentos en los que es competitivamente más difícil el hecho de estar produciendo en Argentina, pero siempre es bueno tener una planta local porque te da mucha más proximidad, relacionamiento con los clientes y una dinámica distinta el hecho de estar produciendo localmente. Somos el único fabricante de camiones, tenemos una línea completa de vehículos producidos en Argentina, no sólo de camiones, sino que somos también los únicos fabricantes de motores, lo cual nos llena de orgullo. Fabricamos vehículos desde 15 toneladas en adelante en Córdoba y estamos incorporando chasis de buses con planes de acá a fin de año de incorporar mayor diversidad de modelos.

PCR: Hace muy poco anunciaron la producción local de los Tector 9 y 11 tn que antes venían de Brasil. ¿Qué los hizo tomar la decisión?

SDJ: Principalmente, para darle a los clientes mucha más flexibilidad. El hecho de tener un producto fabricado en Brasil nos quita esa ventaja. Hay otra realidad también y es que buscamos mejorar nuestra balanza comercial y el hecho de nacionalizar algunos productos nos ayuda en ese sentido, con lo cual, es parte de nuestra estrategia regional consolidar dentro de la planta de Córdoba principalmente todo lo que sea la producción de camiones medianos y pesados, manteniendo en Brasil la producción de vehículos livianos como el Daily.

20 PCR: Entonces, ¿cuáles son los modelos que Iveco va a producir en Argentina a partir del 2023?

SDJ: A partir del 2023 vamos a estar produciendo los Tector en sus versiones de 9, 11,15 y 17 toneladas y también toda la línea Stralis Hi-Road, Hi-Land, y también el Trakker, que es nuestro camión fuera de rutas. Además, incorporamos recientemente todo lo que es suspensión neumática, lo que nos permite avanzar más aún en el creciente segmento de escalables y bitrenes.

PCR: Argentina es productor de vehículos y hay una gran parte de componentes que fabrican acá, pero otros no. ¿Qué porcentaje de componentes locales tienen los camiones de la marca?

SDJ: Si analizamos el contenido local de un camión Iveco, este supera el 45%, lo cual es un porcentaje significativo. Claramente, gran parte de eso nos ayuda tener una fábrica de motores instalada y eso contribuye a que tengamos muchísimos proveedores. Pensemos que la provincia de Córdoba en ese sentido es pionera, ya que tiene una industria metalmeccánica muy fuerte donde gran parte de nuestros proveedores están instalados, pero también contamos con proveedores a lo largo del país y no solamente nos proveen a nosotros aquí en Córdoba, sino que también exportan a nuestra planta de Sete Lagoas en Brasil.

PCR: Debido a la pandemia, muchos proveedores PyME fueron quedando en el camino.

¿Cómo les ha impactado eso, cómo lo resolvieron y cómo contribuyó Iveco para sostener a muchas de esas PyME?

SDJ: Afortunadamente, muchos de nuestros proveedores lograron reconvertirse buscando caminos alternativos; por ejemplo, la gente de MAP S.A. que son los que proveen el sistema de cableado de los camiones, ellos durante la pandemia lo que hicieron fue reconvertirse para desarrollar cables de equipos medicinales. Entonces, fue un trabajo en conjunto para tratar de apuntalarlos para que puedan sortear ese momento complicado y hoy nos permite saber que contamos con una base de proveedores locales fuerte que está recuperándose y trabaja activamente para cubrir nuestras necesidades acá y en nuestra planta de Brasil.

PCR: ¿Cuál es el ritmo de producción hoy y cuánta gente emplea la planta?

SDJ: Hoy en total entre las dos plantas, incluyendo la parte de oficinas comerciales en Buenos Aires, estamos en los 900 colaboradores y estamos trabajando a pleno un solo turno con prácticamente unas 26 unidades diarias. Nuestro objetivo es llegar a más de 5.600 camiones producidos este año. Estamos creciendo en el nivel de producción; por ejemplo, en el mes de enero, cuando teníamos todo para arrancar, tuvimos este pequeño rebrote de Covid que nos generó algunas demoras; pero afortunadamente en el primer trimestre nos pudimos recuperar y hoy por hoy estamos trabajando muy fuertemente.

PCR: Con respecto a componentes faltantes como semiconductores y neumáticos, ¿los impacta tanto como ocurre con la industria del automóvil?

SDJ: Hay ciertos impactos. El gran secreto está en los equipos logísticos, que buscan que los flujos tensos que tenemos en la provisión de materiales nos permitan compensar estos desvíos y también el trabajo que se hace desde el punto de vista desde la programación de la planta. La particularidad de la planta de Iveco, a diferencia de otras terminales, es que por nuestra línea pasan muchísimos modelos diferentes, entonces esa flexibilidad que tiene nuestra planta de pasar de hacer camiones medianos a pesados y a buses obliga a un desafío del equipo de programación muy importante en función de la disponibilidad de piezas que estamos teniendo, pero es un trabajo que se hace día a día y se va siguiendo muy de cerca para evitar estos problemas. Respecto a los faltantes de microchips y neumáticos no estamos ajenos, pero esta previsión y trabajo que hacemos nos permite compensar estos problemas.

PCR: ¿Cuáles son los motores que fabrican en el centro industrial de Córdoba?

SDJ: Nosotros, en la fábrica de FPT en Córdoba tenemos dos líneas de motores; una que es la línea de motores NEF 4 y 6. También producimos la línea Cursor, que son dos motores 6 cilindros con 9 litros, 10 litros y 13 litros de cilindrada, obviamente eso es para cubrir toda nuestra gama de productos, ya sea para el agro o sino nuestros camiones Tector y los motores Cursor para los camiones pesados o maquinaria agrícola pesada. Principalmente lo estamos destinando para consumo interno y exportación, pensemos que en la planta de Córdoba de motores exportamos casi el 80% de los motores que producimos y este año el objetivo es llegar a los 33.000 motores producidos.



HI-WAY

IVECO

PCR: Al ser un fabricante local, ¿tienen una mejor posición que el resto para atender la demanda actual del mercado?

SDJ: Hoy por hoy, la demanda está superando significativamente a la oferta. Venimos en un proceso de crecimiento en producción, pero lamentablemente la industria automotriz tiene procesos logísticos bastantes largos que no nos permiten acompañar con la misma velocidad la demanda. Si hoy querés ir a buscar un camión, puede haber un cierto tipo de demanda que en general es pareja para todos los modelos, pero estamos trabajando para resolver esta situación en el corto plazo.

PCR: ¿Y cómo les impacta que ustedes tengan herramientas financieras bastante más adecuadas que, quizás, otras marcas?

SDJ: Es real que los camiones siendo bienes de capital la parte de financiación es fundamental, por eso nosotros tenemos una compañía financiera denominada Iveco Capital que es la que nos soporta y nos ayuda a poder acercarle a nuestros clientes las mejores herramientas de financiación; obviamente, también tenemos convenios con distintas entidades bancarias para acercarle a nuestros clientes las soluciones. Nosotros tenemos que trabajar siempre para darle a nuestros clientes diferentes soluciones para que puedan subirse a nuestros camiones Iveco y darles la mejor alternativa al momento de elegir.

PCR: El Tector es el más vendido desde hace ya 12 años. Según los clientes, ¿cuáles son las fortalezas de este modelo para ser tan requerido?

SDJ: La principal fortaleza que tiene el Tector es la confiabilidad; ha llegado a demostrar a través de todo este tiempo que es un camión sumamente robusto, confiable y que les brinda la mejor ecuación costo beneficio del mercado. Solo se puede sostener ese liderazgo en tanto tiempo entregando ese resultado a nuestros clientes.

PCR: Por último, hablemos de GNC. Se han habilitado los surtidores de alto caudal de carga, ¿esto puede impulsar la demanda de los modelos a gas de la marca?

SDJ: Nosotros en Argentina somos pioneros en camiones a Gas Natural Comprimido, somos el único fabricante de un camión GNC como es el Tector y estamos apuntando a eso y entendiendo que el futuro del transporte en general en Argentina va a ser un modelo híbrido. Así como el trabajo ha adoptado un esquema híbrido entre lo presencial y remoto, creo el transporte también va a tener un formato híbrido. Obviamente creo que la electrificación para ciertas aplicaciones va a ser fundamental, sobre todo en distribución urbana e interurbana, pero creo que el GNC va a ser el combustible de transición para muchas otras aplicaciones y va a tener un peso fundamental, por eso es que estamos apostando. Además, estamos lanzando un bus a GNC que va a estar en producción en los próximos meses y queda claro que nuestro objetivo viene por ese lado.

Hace unas semanas tuvimos una reunión en el Ministerio de Energía y uno de los puntos que se planteaban era que los países tienen que preparar sus matrices de transporte en función de los recursos disponibles que tengan y en Argentina tenemos un enorme potencial con la cantidad de gas que tenemos en Vaca Muerta. El desarrollo que se está haciendo desde el punto de vista del gobierno para mejorar la infraestructura y distribución es muy importante, con lo cual es innegable que el GNC va a ser un pilar muy fuerte. Además, nuestros vehículos ya están preparados funcionar perfectamente con Biometano que sería un paso adicional importante para prescindir de los combustibles fósiles, con lo cual, creemos que el GNC va a ser en los próximos años realmente muy destacado como combustible de transición. Tiene mucho sentido y nosotros estamos bien preparados.



“En Contreras usamos los neumáticos Goodyear porque nos muestran en cada viaje que están hechas para llegar y durar. Sin importar las exigencias del camino”.

Transporte Contreras S.A.



ARMOR MAX

Los neumáticos más resistentes para el servicio Mixto.

- » **MÁXIMA** resistencia con 4 cintas de acero y High Elongation Wire.
- » **MÁXIMO** kilometraje*
- » **MÁXIMA** innovación con chip RFID integrado de fábrica **.

*Armor Max MSS 9% más de km comparado con su antecesor G686 MSS PLUS. ** Opcional.

GOODYEAR® MAXSERIES es desempeño líder, avalado Km a Km en Argentina por flotas destacadas del país.

GOODYEAR

UN PASO POR DELANTE



VISITAMOS EL CONCESIONARIO SCANIA CVC QUE, ADEMÁS DE LOS SERVICIOS TRADICIONALES, ES EL ÚNICO DE LA RED DE LA MARCA QUE CUENTA CON EL EXCLUSIVO SECTOR DENOMINADO ACCIDENT REPAIRS PARA ATENDER SINIESTROS DE CHAPA Y PINTURA Y CUYOS TRABAJOS SALEN DEL TALLER CON GARANTÍA.

Está muy claro para el sector que es una necesidad y una demanda del cliente que la red de concesionarios oficiales le ofrezca -también- un servicio “propio” de chapistería y pintura.

El concesionario CVC es representante oficial Scania con casa central en Rosario y sucursales en Junín y Venado Tuerto. Tiene una larguísima trayectoria en el servicio técnico de las unidades de la marca sueca. En 2006 la empresa decidió inaugurar un exclusivo sector de chapa y pintura “in house”, es decir, puertas adentro, no tercerizado. En un principio la idea estaba basada en alinear y mejorar las unidades usadas que ingresaban para la reventa y que habían sido previamente tomadas como parte de pago por la compra de un camión oKm. La alta calidad y servicio con los que el concesionario fue avanzando en este sector de chapistería y pintura desembocó en una inevitable profesionalización del área.

REPARACIONES CON RESPALDO OFICIAL SCANIA

Además de las reparaciones de chapa en cabina, CVC cuenta con equipamiento del más alto nivel para el enderezamiento del chasis en frío y también de cabinas chocadas desde la Serie 4 hasta la nueva gama NTG de Scania. Esto se logró gracias al personal altamente capacitado y a una enorme inversión en equipos proyectados y fabricados puntualmente para ello y provenientes de Suecia.

“Nosotros brindamos un servicio que abarca reparaciones complejas y reemplazo de piezas, desde parabrisas, vidriado de puertas, reparaciones grandes, chicas, paragolpes, interiores, etc. Es decir, cubrimos todo tipo de siniestros, desde los de alta complejidad hasta los más leves. Esto significa que estamos en condición de enderezar las cabinas estructural-



VER VIDEO

UN CAMIÓN DE GENTILEZA

Adicionalmente, los clientes que lo requieran tendrán una unidad Scania a disposición para ser utilizada durante la reparación del propio. Se trata de una flota de camiones de la Nueva Generación, compuesta de un amplio abanico de configuraciones, que busca garantizar la continuidad de las actividades de sus clientes, con el beneficio adicional de que puedan probar una nueva unidad en sus operaciones.



mente, chasis, reemplazo de todo tipo de piezas y, lo más importante, las dejamos tal como vienen de okm, es decir nuestros procesos están homologados y controlados por Scania Argentina”, dice Salvador Erosa, Gerente General del concesionario.

Como dice Erosa, el concesionario está respaldado por Scania Argentina y sin duda, para el cliente es una garantía de tranquilidad. Esta garantía implica también que todas las reparaciones se realizan tal como Scania indica, esto significa que, si existen piezas que pudieran ser rescatadas, el concesionario lo hará. Cuando son partes estructurales que cumplen una función importante de salvar vidas no se duda jamás en avanzar con la recomendación de la terminal.

CABINA DE PINTURA

Para que el trabajo terminado de pintura sea realmente como uno salido de fábrica es de vital importancia contar con una cabina de pintura de última generación. En el concesionario cuentan con dos de ellas, una para la preparación y otra para el pintado en sí mismo.

La primera etapa es un plan aspirante y que le llaman el sector de preparado, destinado a la observación que toda pieza que vaya a pasar por la cabina de pintura permanezca limpia, seca y aspirada, libre de cualquier tipo de polvos.

La segunda es la cabina de pintura en sí misma. Cuenta con un riguroso sistema de atmósfera controlada donde una vez cerradas las compuertas el mundo exterior queda en otro plano. En su interior, la aspiración es envolvente en sentido hacia donde el operador esté pintando mediante energía positiva; esto, a su vez, impide el filtrado de las impurezas de la pintura que en el momento del pintado suele flotar en el aire.

El secado también es controlado a una temperatura de 20° o 25° con la humedad justa y recomendada por el fabricante de la pintura. La correcta aplicación de material asegura un acabado perfecto.

26 *“Todo lo que hacemos tiene nuestra garantía, que a su vez cuenta con el respaldo constante de Scania Argentina. Somos un concesionario oficial, nos regimos por las normas que nos dicta oficialmente la marca y las cumplimos de principio a fin porque estamos capacitados para eso. A la hora de entrega de la unidad, sea el siniestro que sea, citamos al cliente con sus choferes y probamos la unidad juntos, eso les da garantía extrema y confianza absoluta. Con nosotros el cliente se siente confiado siempre. Estamos un paso por delante”, afirma Erosa.*







PINTURAS ECOLÓGICAS

Históricamente, la industria automotriz ha utilizado pinturas 100% solventes, es decir, a base de productos derivados del petróleo. Hoy, los esmaltes aplicados han cambiado y tienen una base del 50% de agua y el resto es solvente. Esto sugiere un gran avance y un punto a su favor porque es la opción más ecológica para trabajar diseñada hasta ahora, de hecho, se calcula que reduce hasta un 90 por ciento la emisión de gases, lo cual aporta notablemente a la conservación del medio ambiente y protege la salud de los operadores. Los grandes fabricantes de esmaltes y pinturas proyectan que en menos de 10 años las pinturas automotrices serán con base 100% acuosa.

Monitoreá tu flota como nunca imaginaste.

Descubrí la telemática vehicular y controlá la ubicación, recorridos, conductas de manejo, consumo, mantenimiento, documentación legal y muchos otros aspectos más con YPF Ruta, la plataforma integral de movilidad que facilita la gestión de flotas. Conocé más en ruta.ypf.com y conectate vos también con la ruta de las soluciones.



Impulsando lo nuestro



LA CULTURA DE LA SEGURIDAD

CERO ACCIDENTES ES UNA INICIATIVA LOCAL DE VOLVO TRUCKS EN ARGENTINA. CON ELLA, LA MARCA SUECA ESPERA MATERIALIZAR ESTE GRAN OBJETIVO A TRAVÉS DE UN AMBICIOSO PROGRAMA CON EL QUE BUSCARÁ REDUCIR AL MÁXIMO LA SINIESTRALIDAD VIAL. CONVERSAMOS DE ESTO CON DIRECTIVOS DE VOLVO TRUCKS & BUSES, QUIENES NOS DETALLARON TODAS SUS CARACTERÍSTICAS, LA APLICACIÓN Y EL CAMINO A SEGUIR.

OBJETIVOS DEL PROGRAMA

El programa en su conjunto es una iniciativa local de Volvo Trucks en Argentina. Cero Accidentes es un objetivo del Grupo Volvo a nivel global. Estamos materializando este objetivo a través del programa que lanzamos.

La temática de la seguridad vial, en particular en las rutas, es muy amplia y abarca a muchos actores que directa o indirectamente influyen en la misma. Comenzando por el rubro que más conocemos y como un ejemplo, el transporte de carga involucra desde el dador de la carga, pasando por la empresa transportista, el conductor del camión, el fabricante del camión, el fabricante del remolque o acoplado que lleva y el fabricante de los neumáticos. Con todos ellos podemos trabajar en conjunto para encontrar las mejores prácticas en lo que refiere a capacitación, concientización y tecnología para contribuir a mejorar la seguridad en la circulación en las rutas.

UN TRABAJO EN CONJUNTO

Este programa lo diseñamos pensando en una fecha de inicio, pero sin una de finalización, porque visualizamos que hay un largo camino por recorrer y con mucho trabajo por hacer en el corto, medio y largo plazo. Buscamos de esta forma ir sumando gradualmente empresas, entes, organizaciones, gobiernos, asociaciones, escuelas, universidades y a la sociedad en su conjunto al programa. Es un camino que tiene un objetivo muy claro, como comentábamos antes, y que se irá nutriendo del aporte en conjunto entre todos. Volvo Trucks buscará contribuir desde su lugar de fabricante y comercializador, pero al mismo tiempo como facilitador para articular con el resto de los participantes.





LA INFLUENCIA DEL ESTADO DE LAS RUTAS

En este marco, claramente, la infraestructura para la circulación, entendiendo por ello al estado de la calzada, la cantidad de carriles, la demarcación y señalización, la iluminación, las banquetas, puentes, túneles, paradores seguros para descanso y otros más son aspectos muy importantes que contribuyen sustancialmente a una mayor seguridad vial. Tenemos previsto en el plan del programa tomar contacto con las autoridades gubernamentales, pero antes queremos recorrer un camino con el sector privado para acercar la mayor y mejor información posible al gobierno. También, permitíenos ampliar la respuesta, ya que consideramos muy importante destacar el rol del Estado como contralor de las leyes vigentes que limitan la capacidad de carga máxima transportada en función de la potencia y cantidad de ejes de los camiones, así como equipamiento técnico de seguridad que deben tener. En este aspecto, Volvo Trucks en Argentina ha decidido hace más de 4 años equipar a todos los camiones de la Línea F con los más altos standards de seguridad del mercado, estando por encima de las exigencias de las leyes y con el objetivo primario de realizar su contribución a la seguridad vial empezando por su rol principal, la fabricación y configuración del camión.

TECNOLOGÍA PARA LA SEGURIDAD

El foco principal de nuestro equipamiento de seguridad es el de brindar al conductor de la asistencia que él precise para actuar ante

cualquier situación de riesgo generada por un factor externo o ante una falla o una distracción involuntaria, generando así un ambiente de conducción segura y confiable tanto para quien conduce el camión como y para los que lo hacen en los vehículos que transitan alrededor del mismo.

SEGURIDAD ACTIVA:

- Sistema de frenado a disco con ABS (Sistema antibloqueo de frenos) y EBS (Reparto electrónico del frenado).
- ESP (Control de estabilidad, actúa los frenos de manera individual para evitar deslizamiento) y TCS (Control de tracción, distribuir fuerza de frenado entre ruedas).
- Advertencia de colisión frontal: Luz roja fija en el parabrisas. Se activa cuando el sistema detecta un vehículo con el que chocaría en caso de mantener la velocidad actual.
- Control crucero adaptativo (ACC): Sistema que ajusta automáticamente la velocidad del camión para así mantener una distancia segura en relación al vehículo de adelante.
- Sistema avanzado de frenado de emergencia: Se utiliza un radar y una cámara que funcionan juntos para identificar y controlar los vehículos que circulan delante (muy próximos).
- Luces traseras con aviso de frenada brusca: Si el conductor debe frenar de manera inesperada, o se produce una frenada de emergencia automática, las luces de frenado intermitentes se activarán inmediatamente.
- Dirección dinámica con asistencia de carril: Sistema que reduce un 85% de la fuerza necesaria para girar el volante, al estar entre carriles, este sistema emite una leve corrección del ángulo del volante para lograr mantenerse correctamente dentro del carril de manera automática.
- Faros led adaptativos: Utilizando la cámara de detección, determinados segmentos del LED se apagan para evitar encandilar a otros usuarios en la ruta sin reducir el espectro de luz generado en la iluminación del camino.
- Alerta de cansancio: Ante cualquier síntoma de cansancio (pisar líneas de carril, movimientos puntuales del volante), el sistema activa un aviso sonoro y visual mediante la computadora de abordo.
- Alerta de desvío de carril: El camión monitorea constantemente las líneas de señalización de la ruta, si el conductor pisa involuntariamente dichas líneas, el sistema dará aviso con una alarma.
- Cámara y sensor de punto ciego: Se ubica en el retrovisor lateral derecho para eliminar el punto ciego de objetos/personas que se encuentren en el punto ciego del camión. Se activa al colocar el guiño intermitente o manera manual.
- Faros auxiliares de esquina: Indicadores de giro situados en la puerta alertando maniobra de doblar.

SEGURIDAD PASIVA:

- Airbag para el conductor.
- Cabina diseñada como módulo de supervivencia con sistema FUP (anti-intrusión frontal de objetos).
- Cinturón de seguridad con alerta de colocación.
- Escotilla de techo de vidrio para escape.



CONDUCTORES CON MÁXIMA CAPACITACIÓN

La capacitación, como lo mencionábamos anteriormente, es uno de los pilares del programa. La tecnología que equipa los camiones debe ser correctamente utilizada para poder sacar el máximo potencial en su uso y para ello nos ocupamos de formar a los conductores continuamente a través de cursos presenciales en diferentes partes del país. Primero a los conductores de camiones de nuestra marca y luego a los de otras marcas también, porque como parte del programa entendemos que la seguridad aplica a todos los conductores con independencia de la marca de camión que conduzcan. En este sentido, hemos realizado una alianza con YPF a través de la cual estamos capacitando a los conductores que transportan sus productos en las diferentes bases que poseen en el país. En particular realizamos este vínculo con YPF siendo que es uno de los dadores de carga que mayores niveles de exigencia de seguridad posee y con el cual compartimos muchos de sus valores y principios en la materia.

ALTAS ASPIRACIONES

Obviamente, itenemos que remitirnos al título que hace honor al programa y es el objetivo de Cero Accidentes! Pensando en las rutas argentinas y con el involucramiento de camiones en primera instancia de nuestra marca es un objetivo muy importante, pero si hablamos de objetivo de máxima lo hacemos extensivo a los productos de todas las marcas, ya que entre todos hacemos a la seguridad vial en las rutas argentinas.



OzonePRO

Dispositivo electrónico totalmente automático para desinfección por ozono



Sistema de higienización y sanitización profesional ideal para su negocio.

- Fácil de usar, portátil y 100% seguro para la salud.
- Totalmente automático.
- 3 programas predeterminados.
- Sensores de temperatura, humedad y altura.
- Ideal para interiores de coches, camiones, buses y ambientes cerrados de hasta 40m².
- De aplicación comercial y uso doméstico.
- Una solución ideal para hoteles y tiendas.

Ministerios de salud de todo el mundo reconocen el uso de ozono como agente de desinfección en el tratamiento del aire y el agua: una forma natural de esterilizar áreas contaminadas con bacterias, virus, esporas, hongos y ácaros.





LA OPTIMIZACIÓN DE LA PERFORMANCE

GOODYEAR ARGENTINA ACABA DE PRESENTAR LA NUEVA GENERACIÓN DE NEUMÁTICOS, EL KMAX S GEN-2. ESTE NUEVO PRODUCTO POSEE UNA BANDA DE RODAMIENTO MÁS ANCHA Y UN NUEVO COMPUESTO QUE TIENE EL OBJETIVO DE LOGRAR UN MAYOR KILOMETRAJE, UN DESGASTE MÁS REGULAR Y UN MEJOR MANEJO DEL VEHÍCULO.

La gama KMax es una familia de neumáticos que Goodyear introdujo en el mercado de Latinoamérica y en el mercado argentino en particular hacia el año 2015. Es un producto pensado para cubrir todo el espectro de necesidad del transporte, desde neumáticos para servicio de larga distancia donde se prioriza el ahorro en el consumo de combustible. La gama está compuesta básicamente por la serie Fuel Max, el neumático de servicio regional que es el KMax S, el KMax D en su versión de tracción y dirección, el neumático UrbanMax para servicio urbano, el neumático KMax Extreme que también es para un servicio regional extremo y el neumático Armor Max para servicio mixto siempre en sus versiones direcciones y tracción.

SEGUNDA GENERACIÓN

El KMax S Gen-2 es la nueva generación de la serie Max de Goodyear. Se trata de una serie superadora de la anterior donde unas de las características principales de este neumático es su rendimiento en primera vida con un 11% más en primera vida, según el fabricante. "Su mayor recapabilidad a través de una carcasa reforzada con cuatro cinturones de acero, también su diseño de banda de rodamiento con líneas centrales con una característica dinámica que se cierran en esas líneas y de alguna forma dan más rigidez a la carcasa. Un compuesto más rígido, un 9% más rígido que el compuesto anterior y también -lo más importante- un 4 % más ancho que su antecesor. Todas estas características que logran una pisada más uniforme del neumático, un desgaste más regular y un mayor kilometraje en vida útil", afirma Roberto Boggiano, Director Comercial de Unidad de Transporte de Goodyear Argentina.

Goodyear acostumbra a probar todos sus neumáticos cuatro años antes de empezar las pruebas en distintas flotas que, de alguna forma, tiene una fidelidad hacia la marca buscando los caminos y todos los factores que hacen a cada una de las necesidades del transportista. En flotas de Latinoamérica en este caso, desde el 2015 vienen probando esta nueva generación de neumáticos con sistemas altamente sofisticados de control por medio de centros propios de desarrollo en Luxemburgo y en Ohio (EE. UU.).



VER VIDEO

OPTIMISMO

"Nosotros siempre vemos la coyuntura con optimismo. Para nosotros Argentina es el segundo mercado de Latinoamérica, siempre apostamos a que en Argentina Goodyear esté presente; desde hace 100 años con los ciclos de la economía y lo que hemos tenido que sufrir o vivir los argentinos, pero siempre cerca del transportista argentino. Con más o menos neumáticos, siempre buscando cómo generar ideas para solucionar los problemas del transportista con herramientas y soluciones que brindan elementos para gestionar sus neumáticos y extender la vida de los mismos y bajar sus costos operativos", remata Boggiano.



RENDIMIENTO Y TECNOLOGÍA

Como ya mencionamos y según Goodyear Argentina, este nuevo producto genera hasta un 11% más de kilometraje que la primera generación; que a modo de ejemplo implicaría: un adicional de más de 2.000 pasajeros transportados, o más de 750 toneladas de grano (para los que operan en el transporte a granel) o hasta 3,6 millones de litros adicionales de combustible, para el caso de las flotas que operan en este segmento. Con la banda de rodamiento más ancha y nuevas tecnologías se proporciona mayor kilometraje y mejor manejo.

Posee también tecnología probada de rayas interconectadas, Intellimax Rib, que permiten un desgaste más regular y la identificación por chip de radiofrecuencia (RFID) integrada de fábrica como opcional, lo que permite, a través de una solución como Control Max de Goodyear, el monitoreo, la gestión y el control de los neumáticos de una flota.

La garantía del casco es de 5 años.

MERCADO DE RECONSTRUCCIÓN

El mercado de reconstrucción es muy saludable y está creciendo, en Latinoamérica y particularmente en Argentina dada la coyuntura de falta de producto que hay sobre todo para los transportistas; hoy el neumático es un insumo que está costando conseguir y la reconstrucción es una forma de extender la vida útil del neumático. Para aquellos que como Goodyear promueven la reconstrucción, como ocurre en Europa o en EEUU, la reconstrucción “no es mala palabra” siempre y cuando sea hecha con banda original, en este caso como proporciona Goodyear que vienen con procesos homologados y certificados en sus más de 13 talleres de reconstrucción en todo el país.





NUEVO TALLER ACCIDENT REPAIRS



ÁREA DE TRABAJO
DE 1500 METROS
CUADRADOS.




CABINA DE
PINTURA DE ÚLTIMA
GENERACIÓN.



MANO DE OBRA
CALIFICADA Y
REPUESTOS
ORIGINALES CON
GARANTÍA.

PROCESOS DE
ESTIRADO DE
CHASIS Y CABINAS
JOSAM DE ORIGEN
SUECO.

DURO DE VERDAD



**GRACIAS A LAS
INNOVACIONES SIDERÚRGICAS
DE LOS ÚLTIMOS AÑOS, EN
LA ACTUALIDAD EL ACERO
ES OCHO VECES MÁS
FUERTE QUE CINCUENTA
AÑOS ATRÁS. PERO, AUN
ASÍ, EXISTEN PRODUCTOS
DE ALTA RESISTENCIA
COMO EL HARDOX QUE
GARANTIZA LA MEJOR
ECUACIÓN ENTRE PESO Y
SOLIDEZ ESTRUCTURAL EN LA
CONSTRUCCIÓN DE EQUIPOS
DE CARGA.**

Introducido al mercado en 1983 en Suecia, el Hardox es una chapa micro aleada de alta resistencia, un metal anti desgaste que se suele utilizar para ciertos equipos de carga y según pedido por parte del cliente. Se trata de un material micro aleado de alta resistencia cuya diferencia con un tipo de chapa de acero tradicional, denominada comúnmente como un 1010, tiene una resistencia de atracción de 2300 kg por cm², o sea que se puede aplicar esta presión en kilogramos en una cierta superficie obteniendo una cierta deformación, pero manteniendo sus condiciones elásticas. En cambio, un material micro aleado de alta resistencia como es el Hardox puede aplicarse de 5500 a 6000 kg por cm², es decir duplicando la resistencia del acero común. Esto no solo implica una mayor resistencia del material, sino también –y claramente- una drástica reducción en la tara del equipo.

El Hardox es considerado la placa de desgaste más dura del mundo con propiedades estructurales. Ofrece una alta resistencia, alta dureza y tenacidad garantizada en una sola placa de desgaste. Según los fabricantes de carrocerías y maquinaria de obra, es un material verdaderamente excepcional para las aplicaciones más exigentes. Es muy requerido en todo el mundo en camiones y volquetes, contenedores, volquetes mineros, bateas roqueras y otros accesorios como equipos agrícolas, revestimientos y piezas de desgaste. Gracias a su tenacidad, puede funcionar también como material estructural en contenedores de reciclaje, tolvas, baldes y otros productos de servicio pesado, incluso en condiciones de congelación.

Según los usuarios, tiene una sólida reputación como un acero altamente versátil y resistente a la abrasión. Con una dureza adicional brinda resistencia mayor al desgaste para una vida útil prolongada.

La dureza también aumenta la resistencia del acero, lo que da como resultado una mejor resistencia a las abolladuras. La alta tenacidad también en condiciones de

MÁXIMA RESISTENCIA

La dureza de Hardox ha ido en constante aumento durante los años, sin sacrificar la necesaria tenacidad. Por ejemplo, 6,5 mm de la calidad más dura de Hardox tiene la misma vida útil que el acero tradicional de 80 mm en similares condiciones de desgaste.

CARO, PERO VENTAJOSO

Los precios de los aceros se compensan porque si bien el micro aleado es un poco más caro de inversión inicial, lo compensa por la reducción de kilos (tara). Su resistencia superior al desgaste se traduce en resultados, con beneficios tales como más tiempo de actividad, mayor productividad, mayor vida útil y mantenimiento reducido.

El acero tipo Hardox reduce el peso y prolonga la vida útil de las estructuras de acero en comparación con el acero normal. En el ámbito de la construcción o minería, una roca caliza común tiene un promedio dureza de 150 HV. Con un desgaste por deslizamiento relativo, la vida útil es de aproximadamente de 3 a 4 veces más tiempo con un Hardox 500 que con un acero estándar.

Traducido a espesor, una placa de 25 mm de acero común equivale a 8 mm Hardox 500. Esto reduce drásticamente el peso y lo hace mucho más apto.







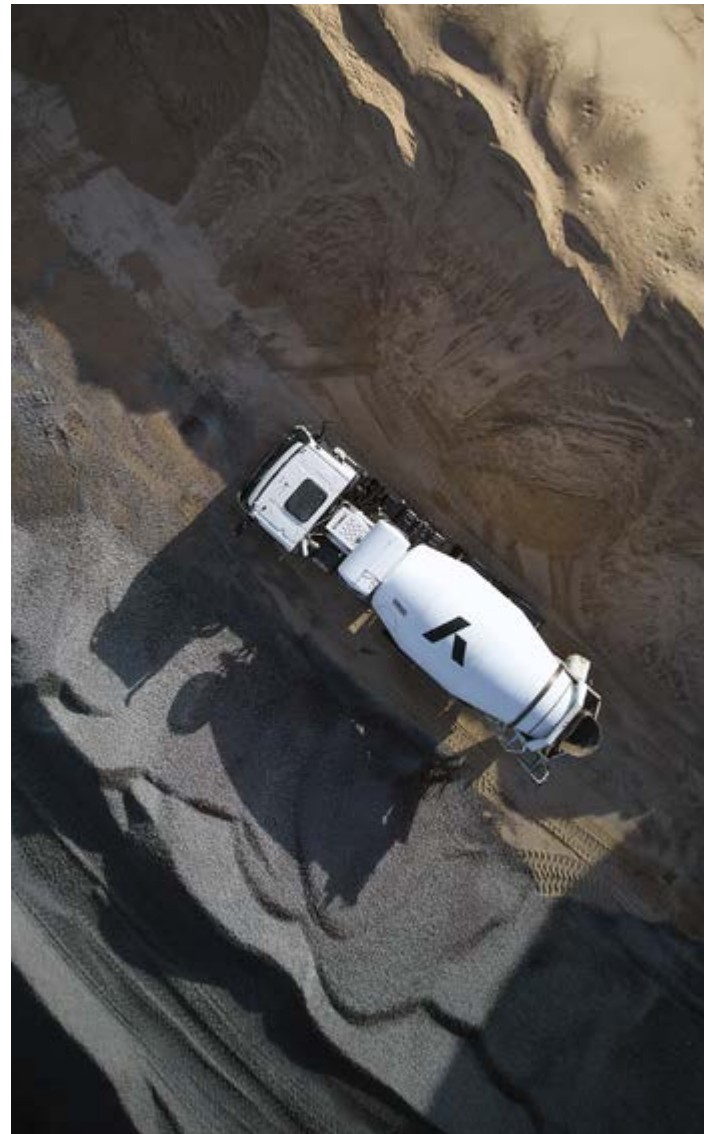
HACÉ CLICK Y
ESCUCHÁ EL
AUDIO DE LA
NOTA

frío asegura que el equipo pueda soportar fuerzas de impacto sin comprometer su integridad estructural. Además, tiene buena capacidad de flexión y soldabilidad, algo muy valorado en el ámbito de la producción.

Estos aceros resistentes a la abrasión están destinados a aplicaciones de desgaste severo que requieren un rendimiento estructural limitado y se utilizan en aplicaciones y en industrias de desgaste intenso.

El contenido de aleación de cromo y níquel mejora el estado del acero para una mejor capacidad de resistencia al desgaste. El acero tipo Hardox se desarrolla como un diseño compuesto por dureza, tenacidad, peso más liviano, buena resistencia al desgaste y larga vida útil. La denominación Hardox 400 tiene la dureza más baja, pero la dureza aumenta a medida que aumenta la calidad del acero.

De cualquier modo, no todos los fabricantes nacionales son partidarios de su uso y aplicación. La utilización de este material incrementa el costo final del equipo, aunque algunos aseguran que por rendimiento “se paga solo”.



GENUINO SIEMPRE



MAXIMIZÁ LA VIDA
ÚTIL DEL MOTOR



GARANTIZÁ EL
RENDIMIENTO CONTINUO



PROTEGÉ TU
INVERSIÓN



@cumminspoweroficial

parts.cummins.com



PARA
UN MUNDO
QUE NO SE
DETIENE



CLEANLINE

LA LÍNEA DE FILTROS CLEANLINE ES UN DESARROLLO ÚNICO EN EL MUNDO Y EXCLUSIVO DE MAHLE AFTERMARKET SUDAMÉRICA. SU SISTEMA INNOVADOR DE FILTRADO FUE ESPECIALMENTE CREADO PARA RESPONDER A UN ANTIGUO DESAFÍO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ: LA PRESENCIA DE AGUA EN EL DIÉSEL. LOS RESULTADOS OBTENIDOS FUERON TAN SORPRENDENTES QUE EL DESARROLLO LOCAL ENTRÓ EN PROCESO DE INTERNACIONALIZACIÓN Y AHORA CLEANLINE SE COMERCIALIZA EN EL RESTO DEL MUNDO

LA SOLUCION PARA UNA AMENAZA CONSTANTE

El diesel tiene la tendencia natural de absorber agua. Mientras mayor es la absorción de agua, mayor es su cantidad presente en el combustible y más difícil es el proceso de filtración. El agua en el diesel debe ser retirada, ya que su presencia causa degradación de los componentes del sistema de inyección, bombas de combustible, picos inyectoros, válvulas y componentes del sistema de alimentación. Para agravar aún más este cuadro, esta presencia de agua contribuye para la proliferación de contaminantes microbiológicos. Cuando el agua no es retirada y el diesel permanece en reposo, los agentes microbiológicos encuentran las condiciones ideales para crecer rápidamente, obstruyendo el sistema de filtración causando graves problemas para el vehículo. Con su innovador sistema de filtrado de doble etapa, CleanLine ofrece la solución más eficiente para este desafío.

SEPARACIÓN DE AGUA MUCHO MÁS EFICIENTE

Todos los sistemas de filtración convencionales que usted conoce operan en una única etapa. Las pruebas comprueban que cuando los filtros son expuestos al paso del combustible con contaminantes, el grado de eficiencia de separación de agua disminuye de la condición nueva cerca del 96%, para niveles por debajo del 15%. Para superar



esta limitación, el filtro CleanLine realiza el filtrado en dos etapas.

1º ETAPA - Filtración del contaminante presente en el diesel y aglomeración de las gotas de agua.

2º ETAPA - Separación de las gotas de agua aglomeradas en la primera etapa sin la presencia del contaminante.

De este modo, incluso las minúsculas gotas de agua presentes en el diesel son separadas por las dos etapas que trabajan individualmente. Además de esto, como el contaminante se queda atrapado en la primera etapa, la separación de agua está protegida en la segunda etapa, garantizando un alto desempeño durante toda su vida útil.

VENTAJAS PARA LOS USUARIOS:

Único en el mercado con doble etapa de filtrado, menor costo por kilometro rodado, tres veces mas separación de agua durante su vida útil, mayor protección del sistema de inyección del motor debido a su desempeño, menos costo de mantenimiento con inyectores y bombas de combustible, eficiencia superior, cuerpo plástico de alta resistencia con deposito de agua incorporado. Investigaciones demostraron las ventajas a mediano y largo plazo del nuevo concepto de filtración en dos etapas. Tras la condición inicial de filtración, el grado de eficiencia del filtro CLEANLINE demostró ser superior al de los sistemas tradicionales conocidos.

Lo seguimos produciendo acá.
En eso, tampoco se hacen cambios.



ACCELO CON CAJA AUTOMATIZADA

- Hecho en Argentina en sus dos versiones: 815 y 1016.
- Caja de velocidades automatizada de 6 marchas.
- Modos de conducción: Eco-Roll y Power.
- Seguridad: ABS + EBD + ASR + Asistente de arranque en pendiente.
- Asiento de conductor neumático.
- Sistema de Gestión de Flotas FleetBoard.

Mercedes-Benz

Camiones de confianza.



AUTOMOTORES HAEDO S.A.

Av. Hipólito Yrigoyen 299 - Morón - Tel: (011) 4489-1083/88 - info@authaedo.com.ar
www.authaedo.com.ar



/ Authaedo



CADA VEZ SON MÁS LAS CHICAS QUE SALEN A LAS RUTAS EN UN CAMIÓN. EL RÁPIDO CRECIMIENTO DE LAS MUJERES CONDUCTORAS EN LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE ES ALGO PARA CELEBRAR. LA DIVERSIDAD VA MARCANDO CON FIRMEZA SU HUELLA EN LA PROFESIÓN.

ACELERANDO EL CAMBIO



HACÉ CLICK Y ESCUCHÁ EL AUDIO DE LA NOTA

51

Aunque la conducción de camiones ha sido durante mucho tiempo una industria dominada por hombres, con muchas reglas y regulaciones en vigor, cada vez es más difícil para las empresas encontrar conductores.

Aunque en realidad, muchos no recuerdan una época en la que no hubiera escasez de conductores en la industria del transporte de cargas por carretera. No es ningún secreto que las empresas de camiones tienen que emplear nuevas tácticas de reclutamiento para mantenerse al día con esta escasez y, al mismo tiempo, centrarse en la retención de conductores para mantenerlos contentos y conformes.

ACTIVIDAD INCLUSIVA Y EN CRECIMIENTO

Ahora podemos decir que la industria del transporte por carretera es inclusiva para cualquier persona interesada en llevar adelante esta vida. Hasta que la tecnología permita un método nuevo y más eficiente para transportar los bienes que nuestra economía usa a diario, conducir un camión seguirá siendo una carrera profesional esencial con beneficios bien remunerados. Debido a la escasez de conductores, la industria camionera está recibiendo gratamente una oleada de caras nuevas y definitivamente las mujeres han decidido ponerse al volante alrededor del mundo.

Según la Oficina de Estadísticas Laborales de Estados Unidos, hay 3 millones de conductores de camión en ese país. De estos, el 10% son mujeres, una gran discrepancia con el 51% de mujeres que trabajan en la fuerza laboral civil. Con números en aumento cada año, más de 300.000 mujeres conductoras de camiones ahora se encuentran solo en los Estados Unidos. Esta gran suma solo se atribuye al 10% de la fuerza laboral de los conductores, lo que nos muestra que todavía existe la necesidad de que más mujeres conductoras ingresen a la profesión. Aunque la necesidad de mujeres conductoras al volante es evidente, podemos ver el aumento significativo en el crecimiento en los últimos años, equivalente a aproximadamente el 30%, que continúa creciendo a un ritmo creciente cada año.

MUJERES QUE SE CONVIERTEN

Hoy en día, las mujeres se encuentran en todas las áreas de la industria del transporte de cargas por carretera, desde directoras ejecutivas hasta contabilidad, despacho, contratación, nómina, marketing y conducción de camiones. Con el ascenso de las mujeres en puestos gerenciales muchas mujeres han optado por conducir un camión para trabajar por su cuenta mientras son sus propias jefas. Hay algunas razones detrás de la tendencia. Algunas mujeres conductoras sienten que pueden ganar más dinero que en otras profesiones. Otras quieren un ambiente de trabajo donde los méritos que no sean la apariencia no causen discriminación en el trabajo. Incluso a algunas chicas les encantan los desafíos y alcanzar metas que muy erróneamente alguna vez se les dijo que eran imposibles para las mujeres.

Aunque las mujeres siguen siendo una minoría en la industria del transporte por carretera, de ninguna manera se debe a una falta de interés. Resulta que muchas conductoras aspiran a dejar su huella en la profesión. Por ejemplo, una mujer que condujo camiones durante más de 40 años dice que decidió convertirse en camionera porque su padre era conductor de largas distancias. Ella quería ser como él. En este ejemplo, podemos observar que la brecha de género se está cerrando lentamente en el transporte. Afortunadamente, el aumento de mujeres conductoras no podría llegar en mejor momento.

LOS DESAFÍOS

Si bien las mujeres en el transporte por carretera están viendo progresos todos los días, se trata de problemas únicos que la cultura de la industria deberá abordar a medida que avanzamos. Por ejemplo, históricamente, a las mujeres en Europa y Estados Unidos no se les ha permitido conducir camiones porque se las consideraba demasiado "frágiles", pero hubo períodos en los que era socialmente aceptable que las mujeres condujeran un camión grande, como en tiempos de guerra cuando los hombres no estaban. Esta perspectiva ha cambiado en los últimos años, y en las últimas décadas se ha transformado en una norma que las mujeres en los EE. UU. se conviertan en conductoras.

Las mujeres que ingresan a la ocupación enfrentan muchos obstáculos nuevos a medida que abrimos nuevos caminos culturales y sociales, que van desde la falta de mentoras y voluntarias femeninas para los aspectos más técnicos de los trabajos de conductores de cdl a hasta sesgos de género más sutiles que les dificultan obtener adelante.





ACELERANDO EL CAMBIO

La diversidad de género en la industria del transporte por carretera no se convierte solo en una cuestión de aceptación e inclusión para las mujeres. Aun así, será necesario realizar cambios fundamentales para avanzar. Originalmente, los camiones fueron diseñados y construidos para albergar a un hombre, con una ergonomía de cabina claramente poco femenina. En estos días, las empresas que fabrican nuestros hermosos camiones consideran la diversificación de género que está experimentando la industria del transporte por carretera. Este es un pequeño ejemplo de los cambios que deberíamos ayudar a lograr si aceptamos plenamente a las mujeres y su papel en el futuro de la industria del transporte de cargas.

La industria automotriz del transporte está abierta a resolver los problemas que enfrentan las mujeres hoy en día en el transporte por carretera. Una mención digna es la conducción en equipo, que se está convirtiendo en uno de los sectores de más rápido crecimiento del transporte por carretera. La conducción en equipo puede ser un primer paso importante para los conductores principiantes, porque ayuda a resolver muchos de los problemas que experimentan las conductoras. Muchas mujeres ingresan a la industria como conductoras de equipo, conduciendo junto a su cónyuge, pareja, hermano, amigo, etc. Viajar con otra persona es más social, menos aislador, acelera el aprendizaje y puede hacer que algunas mujeres ganen seguridad y confianza más rápidamente.

A pesar de los desafíos que enfrentan ellas hoy en día, la industria ha demostrado que puede progresar en muchas áreas, incluido el apoyo a una mayor fuerza laboral de mujeres conductoras.

ÚNICAS

Las mujeres aportan nuevos talentos, conocimientos y perspectivas a la industria del transporte. Brindan un punto de vista y un enfoque diferente del trabajo, que los hombres –quizás- podrían no considerar. Las mujeres tienen un conjunto único de habilidades que las convierten en fuertes candidatas para los trabajos de conducción de camiones. Son emocionalmente inteligentes, siguen correctamente las instrucciones, procesan la información más rápido, tienden a estar más orientadas a los detalles y sobresalen en la multitarea. Incluso se podría defender la tendencia natural de las mujeres hacia la empatía frente al enfoque más lógico del pensamiento de los hombres. Por ejemplo, las mujeres pensarán en otro conductor en la carretera con respecto a que podría ser alguien que transporta a sus hijos, o podría ser la madre, el padre, la hermana o el hermano de alguien. No es que los hombres no sean empáticos, pero esta tendencia de las mujeres arroja luz sobre un ejemplo en el que la visión de una mujer aporta una nueva perspectiva a la industria del transporte por carretera. En este ejemplo, esta perspectiva afectará la seguridad de la industria camionera a lo largo de los años a medida que los cambios culturales, desde que las mujeres ocupen más asientos en camiones y puestos gerenciales, se vuelvan más evidentes.

Podemos ver a partir de este éxito y las nuevas perspectivas que el futuro de las mujeres en el transporte por carretera es más brillante de lo imaginado y llegará antes de lo esperado.





CON ALMA DE ACERO

APLICABLE A TODAS
LAS UNIDADES
HERMANN

60

CUOTAS EN PESOS



3446 640895 - www.hermann.com.ar /metalurgicahermann





LA CLAVE DE LA ESCALABILIDAD

EN 2018, LA ENTRADA EN VIGENCIA DE LA LEY DE ESCALABILIDAD CAMBIÓ LAS REGLAS DE JUEGO EN EL TRANSPORTE DE CARGAS. LOS VEHÍCULOS CARGADOS AUMENTARON SU PBTC MÁXIMO, PERO MANTUVIERON SUS DIMENSIONES CON CAMBIOS QUE EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS NO SE PERCIBEN A SIMPLE VISTA, PERO ESTÁN.

MATERIALES MÁS RESISTENTES

Para la fabricación de un semirremolque escalado se trabaja con materiales distintos en muchas áreas del equipo. En la mayoría de los casos se emplea acero especial de origen nacional y de alta resistencia que provee la empresa Siderar y se le han dado distintos retoques sustanciales en refuerzos a puntos vitales como las vigas, travesaños y soportes.

Gracias a la oportuna implementación de escalabilidad, en el transporte ha habido una gran diferencia en la capacidad de carga. Hasta ese momento la ley admitía un peso máximo bruto combinado de 45 toneladas. A partir de la firma del decreto se aumentó la capacidad de carga desde 49.5tn a 55.5tn en equipos no bitrenes. Entonces, partimos desde una unidad de remolque que puede ser de 3 ejes juntos con suspensión mecánica, por caso, una jaula doble piso pensada para la carga de animales de ganado vacuno en pie, enganchada a un camión 6x2 tenemos una capacidad de 49.5tn totales, siempre hablando en bruto. Luego, para las 52 toneladas, podemos tener la misma configuración de un semirremolque de 3 ejes juntos, pero equipado con suspensión neumática, y es ahí donde a la unidad se le agrega más tecnología, porque deberá equipar suspensión neumática individual, sistema de frenos ABS, sistema EBS y debe ser arrastrada con una unidad tractora de configuración 6x2 con eje trasero neumático, o sea que casi toda la configuración del equipo es neumática.

También hay una de mayor capacidad que se ve en la ruta, aunque quizás se ve menos porque es recomendada para las amplias distancias, que es la configuración denominada 1+1+1, que es el semi de tres ejes separados y equipado con el sistema de suspensión neumático, también ABS, EBS, y balanza integrada. Este semirremolque requiere ser enganchado a un tractor 6x2 con los dos ejes traseros neumáticos y originales de fábrica (no reformado), lo que le permitirá un PBTC máximo de 55.5 toneladas. Hay una aclaración, en la configuración de 49.5tn el tractor puede ser con suspensión combinada, que quiere decir que el usuario teniendo un tractor 4x2 le puede agregar un tercer eje del tipo neumático; sirve para enganchar una unidad de 3 ejes juntos mecánica y trabaja con 49.5tn, pero la unidad de 52tn y 55.5tn debe ser todo neumático tal como se exige de acuerdo a la ley.



DIFERENCIAS ENTRE SÍ

Como mencionamos, a simple vista la diferencia con los equipos de 45 toneladas no se nota tanto en un 2+1, pero se percibe cuando uno ve un tres ejes juntos y ni que hablar en el caso del 1+1+1. El de tres ejes juntos ya existía, pero todo radica en la ubicación de esos mismos ejes, por ejemplo: en un sistema de 45 toneladas, el tractor 4x2 junto con la unidad 2+1, el perno está ubicado en una posición, si fuera una unidad de 14.50 m generalmente está a 1 metro y el perno comanda o dictamina donde va a estar distribuido el eje direccional y los dos ejes del balancín. En una unidad de 6x2, que es la unidad de escalabilidad o escalable, el perno está un poco más atrás, porque tiene que enganchar en un balancín, entonces el perno generalmente va a 1.70 m. A partir de ahí se marca la distancia de los ejes, por eso viendo ambas unidades se nota que los ejes de una unidad escalable están mucho más atrás que su mellizo de 45tn, esa

es una diferencia notoria a simple vista.

También tenemos que tener en cuenta que en una unidad escalable cambia la configuración estructural porque la altura de las vigas (o largueros) es otra, y eso es fundamental para llegar al nuevo peso legislado. Las oficinas técnicas de los fabricantes de semirremolques hacen los cálculos teniendo en cuenta la capacidad de carga, entonces no es lo mismo la viga de una unidad pensada para 45tn que la de una unidad de más de 49.5tn o 55.5tn, es un poco más alta.

En cuanto a la tara, obviamente sube un poco pero no significativamente, porque estamos hablando de una viga que aumenta solamente la medida de altura, pero no es tanto como para que impacte en un peso específico superior muy marcado. De cualquier modo, es un cambio transversal para todas las unidades escalables porque simplemente hay un eje más, siempre hablando en equipos de 6 ejes, 3 en la unidad tractora y 3 en semirremolque.



CONVIVENCIA CON BITRENES

En materia de bitrenes existen tres conformaciones de distancia de largo total y a su vez, dos tipos de bitrenes en cantidad de ejes: el bitren de 2+2 que es el que arranca este segmento y que está pensado para 60 toneladas de PBTC. Exige un tractor 6x2 y está proyectado para que pueda circular por los corredores habilitados, tal como lo dicta el decreto. Pero también hay una formación que puede tener libre circulación y que es aquella de 22.40 metros y 60 toneladas. Esto es muy importante destacarlo, porque se asocia la palabra "bitren" a la circulación restringida en corredores habilitados, esto en parte es así y en parte no, porque el bitren de 60 toneladas hasta 22.40 metros de largo tiene libre circulación por las rutas del país. Esta sería la primera conformación en la escala de tres tipos de bitrenes.

Luego tenemos las otras dos opciones: de 25.50 m y hasta 30 m. En el caso del bitren de 25.50 m, cada uno debe analizar si le conviene adquirir un bitren de 60tn para lo que vaya a estar

CRECEN LAS VENTAS DE ESCALABLES

Según hemos podido investigar, actualmente el 90% de las ventas de semirremolques son del tipo escalables. Esto le ha dado un impulso al rubro porque sin duda la mayoría quiere pasar a mayor capacidad, ya que el dador es el que pide más carga transportable para ser más eficientes.

La configuración más demandada actualmente es la 2+1 porque permite enganchar a un tractor 6x2, tanto con suspensión combinada, que quiere decir eje de tracción con suspensión mecánica y segundo eje agregado neumático, es la más polifuncional de todas las unidades.



destinado, o quizá fuera más atractiva una unidad escalada de 1+1+1 de 55,5tn, ya que solo hay casi 4 toneladas de diferencia entre un equipo y otro. La ventaja del escalado 1+1+1 es que posee libre circulación, y la desventaja está en ciertas situaciones de baja maniobrabilidad, en donde los tres ejes separados se convierten en un verdadero calvario para el operador y también para el arrastre (y desgaste prematuro) de los neumáticos.

Finalmente, el mayor de los bitrenes: el de 75 toneladas de PBTC y 30,25 metros de largo total, que es la configuración de 3+3 ejes, muy valorado para el transporte de bobinas de acero y de contenedores de 40 pies, entre otras. Este bitren exige un tractor 6x4 y una variación en la relación peso potencia ya que se requieren 6,75 caballos por cada tonelada transportada. Además, la circulación con este equipo está autorizada solamente por autopistas o rutas habilitadas, y que en Argentina lamentablemente por ahora son pocas. Esto hace que se trate de un mercado de “nicho”, aunque se está trabajando seriamente para extender estos corredores habilitados. Las empresas de transporte que los utilizan han comprobado que el bitren de 75 toneladas es una opción sumamente eficiente para tramos de largas distancias.





PRIMEROS
EN CARGA
GENERAL
PRIMEROS EN EL CAMINO.



WWW.VULCANO-REMOLQUES.COM.AR | 03471 - 451083 | LAS ROSAS

Milmes

EN VILLA ALLENDE, PROVINCIA DE CÓRDOBA, LA DISTRIBUIDORA DE BEBIDAS MARIANO FERNANDEZ SE PROPONE COMO SOLUCIÓN UN PROGRAMA DE AUTOABASTECIMIENTO DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y RECICLAJE PARA MEJORAR LA CONCIENCIA AMBIENTAL Y REDUCIR EL EXCESO DE RESIDUOS SÓLIDOS Y LÍQUIDOS DE DICHA INSTITUCIÓN Y DECIDIERON TOMAR UNA SERIE DE ACCIONES ENCAMINADAS A REUTILIZAR AL MÁXIMO TODOS LOS PRODUCTOS QUE CONSUMEN Y COMERCIALIZAN RECICLANDO TODO LO QUE SE PUEDA.

ENTREGÁ
TU ENVASE FAMILIA!
DESCARTABLE!



Cada año, alrededor de 400 millones de toneladas de metal se reciclan en todo el mundo. Actualmente, el producto de consumo más reciclado en Argentina es la lata de aluminio. Tirar a la basura una sola lata de aluminio puede desperdiciar energía equivalente a la misma lata llena de nafta súper. Los metales son materiales valiosos que pueden reciclarse una y otra vez sin degradar sus propiedades. La chatarra tiene valor, lo que motiva a las personas a recolectarla para venderla a las operaciones de reciclaje y las empresas lo saben. Además de un incentivo financiero, también existe un imperativo ambiental. El reciclaje de metales nos permite preservar los recursos naturales al tiempo que requiere menos energía para procesar que la fabricación de nuevos productos utilizando materias primas. En Villa Allende, provincia de Córdoba, en Distribuidora Mariano Fernandez entendieron esto y le pusieron manos a la obra. La empresa distribuye para Cervecería y Maltería Quilmes y se convirtió en la más importante del centro del país. Trabaja desde hace más de 80 años, tiene más de 200 empleados y una gran flota de vehículos para la operación. Al reconocer la enorme cantidad de materiales de descarte que generaba su gigantesca operación decidieron tomar conciencia y a partir de entonces no tardaron en empezar con el cambio.



EL CAMINO DE LO CORRECTO



VER VIDEO

DE UN PROBLEMA SURGE UNA OPORTUNIDAD

“Nosotros lo que estamos tratando de lograr, es adelantarnos un poco a la falta de recursos que se nos van agotando e ir viendo los planes y las diferentes inversiones que vamos a hacer para cubrir las falencias que vamos a tener en un futuro, ya sea como la energía solar, el combustible, el papel, el reciclado de las latas de aluminio y todo lo que pasa por aquí dentro que es bastante intenso; todo se recicla, hasta el aceite de los camiones, así que te diría que el plan es buscar alternativas para lo que nos va a faltar en un futuro y poder cuidar lo que ya está”, asegura con firmeza Mariana Mansilla, Gerente de Distribuidora Mariano Fernandez. En un principio la distribuidora cordobesa no le daba mucha importancia, pero al ir tomando conciencia del contexto global decidieron ir incursionando en el área de reciclado de latas y botellas de plástico, que quedaban vacías o por devolución, que ellos mismos distribuyen y fueron incorporando la recuperación de esos mismos elementos instalando una planta de reciclado propia e incluyeron el proceso en los presupuestos anuales. La acción tiene elementos importantes porque es una gran contribución al cuidado del medioambiente, pero además se transformó en la solución a un problema: algo que antes era una pérdida completa y un contratiempo, al ser grandes generadores de basura reciclable, generó un ingreso de divisas.

ENERGÍA LIMPIA EN CASA

Además del reciclado de todos los materiales posibles, los dueños de la empresa creyeron que con eso no era suficiente y fueron por más incorporando la idea del autoabastecimiento de energía eléctrica. Así que decidieron tecnología para ese objetivo: “Hoy, con las 48 pantallas solares que instalamos aquí mismo, podemos abastecer todo el trabajo del depósito y las oficinas. No dependemos para nada de la red eléctrica, eso hace que se favorezca al uso de red de la ciudad y el barrio y para evitar cortes y falencias que puedan ocurrir. Nosotros hoy podríamos generarle energía a la red y devolvérsela. Una gran inversión, una apuesta al futuro que a lo largo de los años va a ir retornando”, destaca Mariana.

La distribuidora planea duplicar la cantidad de pantallas solares para la generación de energía limpia y renovable y terminar de hacer lo que sería el bidireccional, alimentar la red propia con sus propias pantallas con todo lo que les sobre de energía. El sol se encarga del resto. Todo este proceso los posiciona como una empresa consciente de la necesidad de ir por un verdadero cambio de paradigmas. La generación de energía solar, el reciclaje de los materiales y la elección de vehículos de distribución bajos en polución reducen drásticamente la emisión de dióxido de carbono y otros gases nocivos al medioambiente. Pero, además, ahorra dinero y permite a las empresas manufactureras reducir sus costos de producción. El reciclaje también crea empleos.



ZONA DE COBERTURA

La distribuidora tiene sus zonas de trabajo divididas en tres bloques, una es la de circunvalación, el anillo por afuera. Otra es la zona original, que es la que abarca Villa Allende, Saldán, Unquillo y Río Ceballos, y el bloque del norte que es el norte de Jesús María, Villa María y Río Seco.



CAMIONES

Distribuidora Mariano Fernandez utiliza a diario camiones que van 2 veces a cada bloque y recorren entre 60.000 a 80.000 km por año. Recientemente, acaban de adquirir un VW Delivery 11.180 y VW Constellation Robust 17.230 de los cuales están sumamente satisfechos por la capacidad de carga, elasticidad y versatilidad de ambos modelos, destacando el consumo de combustible y la atención personalizada del concesionario oficial Volkswagen Corcam de Córdoba.



SISTEMAS DE SUSPENSIONES



SUSPENSIONES INTEGRADAS PARA REMOLQUES ITG



SUSPENSIONES AUTODIRECCIONALES CON RALA



SUSPENSIONES NEUMÁTICAS PARA CAMIONES

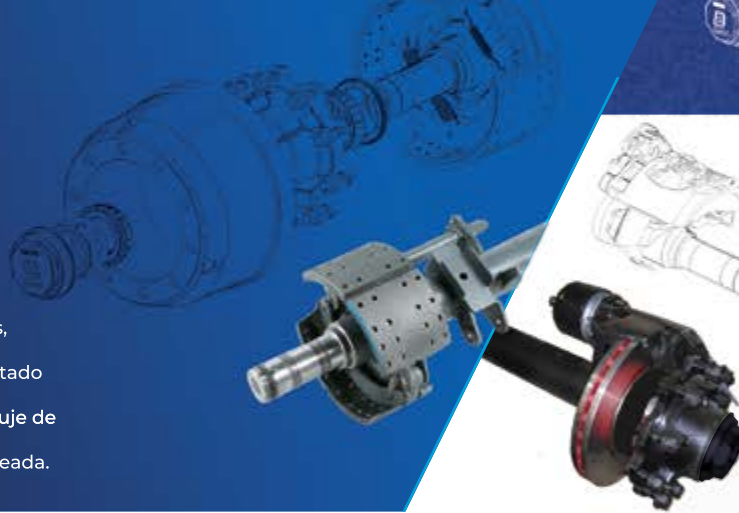
LÍNEA DE EJES DE REMOLQUES



SISTEMAS DE FRENOS

Q-MAX A TAMBOR

- Zapatas de frenos con un 27% más de espesor.
- Leva de Ø40mm, 28 estrías, tratada térmicamente.
- Guía de leva con buje grafitado y retenes de grasa.
- Anclaje de eje de leva en buje de bronce sinterizado.
- Campana de freno microaleada.



D-MAX A DISCO

- Mayor torque de frenado, aún en altas temperaturas.
- Diseño compacto y de bajo peso.
- Registro automático de desgaste de pastillas de freno.
- Servicio de postventa asegurado con componentes originales.
- Alta resistencia a los cambios bruscos de temperatura.



LÍNEA DE EJES ADICIONALES

- Baja Tara / Para tractores y portadores.
- Sistema antibloqueo de frenos, ABS opcional.
- Anterior (c. deprimido) o posterior al diferencial.
- Kit de reformas para petroleras.



ADAPTABLE A TODO TIPO DE UNIDAD
 MENOR FRECUENCIA DE MANTENIMIENTO
 MENOR TARA / GARANTÍA BOERO
 SERVICIO POSTVENTA ASEGURADO
 PROVISIÓN DE REPUESTOS ORIGINALES ASEGURADOS

CAPACITATE EN FPT PARA CONSTRUIR EL TRANSPORTE DEL MAÑANA

FORMACIÓN PERMANENTE
EN TRANSPORTE Y LOGÍSTICA

Ruta N°9 KM 58
Colectora Este, Belén de Escobar
Provincia de Buenos Aires
011 4860-7750 · FPT.ORG.AR

FADEEAC
Federación Argentina de Entidades
Empresarias del Autotransporte de Cargas

NUEVOS ESCENARIOS NUEVOS DESAFIOS

ASPEN



CAMPANA Ruta 9 Km 73,200 Colectora Sur | Tel.: 03489-434200 | WhatsApp +549 11 5337-6500 / +549 3487 49-7058
ZÁRATE Lavalle 1324 e/Irigoyen | Tel.: +549 3489 63-2013 | ESCOBAR Av. Sarmiento 1869 Ex Ruta 25



Llegá más lejos

www.aspenmotors.com.ar

aspenmotors

Grandes Soluciones

Tu tranquilidad es nuestra responsabilidad

GRUPO GAMAN
La fortaleza de un equipo

Te asesoramos para elegir el mejor seguro automotor con las empresas de primera línea del mercado.

Asesoramiento en seguros

Brindamos asesoramiento técnico y profesional con atención personalizada y exclusiva.

Salud ocupacional

Gestionamos prestadores de salud ocupacional, intermediando entre ART, empresas y aseguradoras.

Prevención de riesgos

Nos especializamos en el Análisis, Identificación y Control de Riesgos en empresas industriales, de servicios y comerciales, entre otros.



Agustín D. Foti

Productor Asesor de Seguros - Mat. SSN N° 99104
+54 9 11 2755-6432
planetacamion@gamanseguros.com.ar



GAMAN
Broker de Seguros

ALEA
Broker de Seguros

ASSET
Broker de Seguros

América Premium Re

EHS
Prevención de Riesgos

QUORE
Salud Ocupacional

CEMLA
Asesoramiento profesional

NEXTSTEP
Consultoría

BRUNA
Fundación

www.grupogaman.com.ar

 /grupogaman

N° de inscripción en SSN
0954

Atención a asegurado
0800-666-8400

Organismo de control
www.argentina.gob.ar/ssn

 **SSN** | SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN



OFENSIVA ELECTRIFICADA



FORD ARGENTINA ANUNCIÓ LA LLEGADA DEL E-TRANSIT, EL EXITOSO UTILITARIO EN SU VERSIÓN 100% ELÉCTRICA QUE YA DOMINA EL MERCADO NORTEAMERICANO DE LOS COMERCIALES LIVIANOS ELÉCTRICOS ARRIBARÁ OFICIALMENTE EN 2023.

Sabido es que Ford decidió globalmente apostar fuerte por la electrificación, tanto que en 2050 tiene previsto vender únicamente vehículos eléctricos. Y para lograr este objetivo se lo juega todo a lo que se puede definir como "joyas de familia", precisamente para dejar claro que las intenciones son más que serias. La transición a lo eléctrico comenzó nada menos que con el Mustang, con la presentación del Mach-E, y continuó con la camioneta más popular en Estados Unidos, la F-150 en versión eléctrica Lightning.

Sorprendentemente, Ford Argentina también va por ese mismo camino y nos acaba de presentar en sociedad tres modelos electrificados: el Mustang Mach-E 100% eléctrico, la pick-Up Maverick híbrida y el utilitario E-Transit totalmente eléctrico. Por lo tanto, la empresa del óvalo también se electrifica en el sector de los vehículos comerciales, un mercado en el que se ha vuelto particularmente competitivo. Por eso, la compañía estadounidense quiere continuar con esta tendencia positiva, agregando una variante totalmente eléctrica a su ofensiva utilitaria nacional, con un objetivo específico.

Según los estudios que anticiparon el desarrollo del Transit eléctrico en Europa y Estados Unidos, el cliente ideal para este tipo de vehículos es el profesional que tiene rutas planificadas, con paradas frecuentes, recorre unos 160 km al día, y tiene tiempos muertos (incluso nocturnos) para permitir recargar el vehículo, aunque sea lentamente.

CARACTERÍSTICAS DEL E-TRANSIT

De las valoraciones mencionadas nació E-Transit, con una batería de 68 kWh, capaz de garantizar hasta 317 km de autonomía según el tipo de conducción y con motores de una potencia de 135 kW (184 CV) o 198 kW (269 CV). El motor está ubicado en la posición trasera, debajo de la carrocería, sostenido por suspensiones independientes de resortes helicoidales. El paquete de baterías está en una posición central, sellado en una caja estructural. Para proteger la batería también encontramos una cuna de protección contra impactos laterales. En cuanto a la recarga, el cargador de a bordo en corriente alterna es de 11 kW, mientras que la recarga en corriente continua alcanza la potencia de 115 kW.

SEGURIDAD Y CONFORT

A bordo encontramos la pantalla táctil de 12", en el centro del panel con el software SYNC4. Los sistemas de asistencia al conductor también son de serie, con aviso de carril y mantenimiento automático, asistencia precolisión, reconocimiento de peatones y control de crucero. De igual modo es posible planificar los tiempos de carga y salida, configurando también el preacondicionamiento del habitáculo. Las mismas operaciones también se pueden gestionar desde un teléfono inteligente o de forma remota. En las versiones que se comercializan en Europa, y que seguramente serán las que arriben a la Argentina, hay tres modos de conducción disponibles: Normal, Eco y Slippery, con el último que mejora la tracción en condiciones de baja adherencia. La posición de la batería no afecta a la capacidad de carga del vehículo, que es prácticamente la misma que la de las versiones con motor de combustión interna. Hablamos de un volumen de carga entre 9,5 y 15,1 metros cúbicos, con un peso muerto máximo de 1.758 kg.



OPERATIVIDAD

Ford también proporciona la cifra de capacidad para la versión Chasis, que es de 2.090 kg. Este dato es importante por si la casa del óvalo tuviera la intención de implementar colaboraciones con sus carroceros certificados (que ya los tiene para el Transit actual), con el fin de hacer las variantes de trabajo (ambulancias, furgones refrigeradas, motorhomes, etc.) con anticipación, para que los clientes también puedan pedir estas versiones especiales, pero sin esperar a la realización.

En este momento el calendario es muy apretado y el E-Transit llegará en el transcurso de 2023 desde Turquía; está previsto que inicialmente algunos clientes recibirían el vehículo para ponerlo a prueba cada día con normalidad en su hábitat natural, es decir, la calle. Una vez determinado el tipo de versión más pertinente se procederá al lanzamiento oficial del utilitario eléctrico de Ford. Por último, obviamente aún no existe el dato oficial del precio de venta en Argentina, pero si sirve de algo, podemos decir que en Europa los precios de catálogo para ese mercado van desde los 47.000 euros para la versión Chasis 350 L3 con motor de 184 CV, hasta los 51.250 euros para el Van DC 390 L3H2. Los precios de los distintos pasos de configuración también están disponibles para aumentar la potencia del motor o las características de carga del vehículo. La garantía de la batería es de 8 años o 160.000 km.

El camino de Ford hacia la electrificación va muy en serio y la llegada de un utilitario como el E-Transit para 2023 así lo confirma.



VER VIDEO



acsamaxion



acsa.ruedasmaxion

Teléfono: +54 11 4919-1500/1800



NUEVA GENERACION 2022 MAXION PHASE IV

- Menor peso del mercado: **36 kg.**
- Mayor capacidad de carga
- Nuevo diseño más moderno
- Tratamiento E-Coat de última generación
- Disponible en 8.25 y 9.00

TERMINACIÓN Y DISEÑO

Rendimiento de resistencia a la corrosión para pruebas de rocío salino para NBR 6751/2020

ESPECIFICACION DE PRUEBA

- Max. desequilibrio permisible: 2000 g.cm
- Fatiga en las curvas según NBR 6751/2020
- 2 tests – 250.000 cycles – 31,75 kN.m (75%)
- 1 test – 2.000.000 cycles – 21,17 kN.m (50%)
- Fatiga radial según NBR 6751/2020
- 3 tests – 500.000 ciclos – 8800 kgf
- Tamaño del sujetador: M22
- Torque: 610 N.m
- Carga máxima: 4000 kg (8818,5 lbs)



MAXION

WHEELS



TALLER DE REVISIÓN TÉCNICA

Autorizado por la Secretaría de Transporte de la Nación.

- ✓ Transporte de Carga.
- ✓ Transporte de Pasajeros.
- ✓ Autos (que no estén radicados en CABA, Pcia.de Bs.As. o Mendoza).

f @revioesteok 🕒 LU A VIE 7 A 20HS / SÁ 7 A 16HS.

🌐 REVIOESTE.COM.AR

☎ 011-3751-5000

📍 PASTEUR 3839, SAN JUSTO - BS.AS.



FPT

Fundación Profesional
para el Transporte

32.500 KGS
71.650 LBS
3.850 KGS
8.490 LBS
28.650 KGS
63.160 LBS
76,4 CU.M.
2.698 CU.FT.

**CONECTANDO
AL PAÍS EN POS
DEL CRECIMIENTO**



FEDERACIÓN ARGENTINA DE ENTIDADES
EMPRESARIAS DEL AUTOTRANSPORTE DE CARGAS

Sánchez de Bustamante 54 (1173) - Buenos Aires - Argentina



FADEEAC.ORG.AR

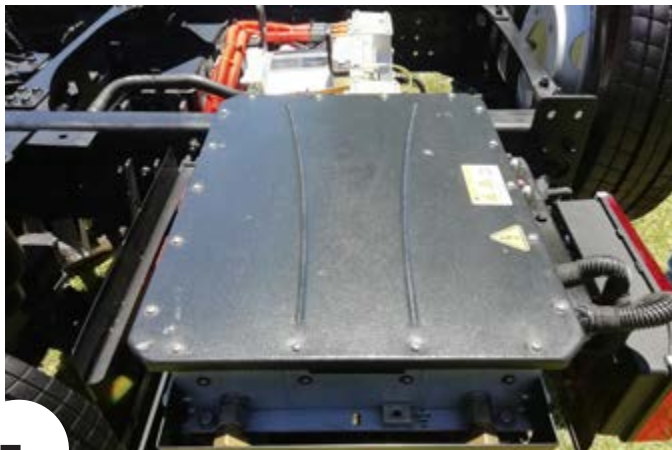


EL VERDE DE LA ESPERANZA

Goodyear Argentina selló un acuerdo con ReforestArg y plantó 5.000 árboles nativos del bosque andino patagónico, en el Parque Provincial El Turbio ubicado en la localidad de Lago Puelo, Chubut. Los trabajos, cubriendo 16 hectáreas, se ejecutaron con el asesoramiento técnico-operativo de la Secretaría de Bosques de Chubut y en la actividad participaron familias que viven en la Reserva Provincial y personal técnico de ReforestArg. ReforestArg es una ONG que busca generar comunidad a través de plantaciones colectivas, potenciar productores locales y conservar bosques nativos, poniendo el énfasis, como en este caso, en la recuperación de los quemados por los incendios forestales. Ya lleva 43.400 árboles nativos plantados y más de 13.000 toneladas de CO₂ capturadas.

“Estamos muy contentos de poder contribuir con el equilibrio medioambiental, premisa fundamental que tenemos en Goodyear, que se transmite también en nuestro día a día en toda nuestra cadena de valor y en muchos de nuestros productos sustentables”, comenta Franco Buscaglia Gerente de Marketing de Goodyear Argentina.

...a qué camión pertenece?



Creamos en Córdoba los caminos del futuro.



Planta Córdoba,
Argentina

Con nuestra línea **GNC y GNL**, en IVECO trabajamos buscando tener un impacto positivo en el medio ambiente y en tu negocio. Fabricamos en Córdoba la tecnología que cuida los caminos que recorrés hoy, **para seguir creando juntos los que están por venir.**





Eficiencia que avanza.

ACTROS 2545

- + Ideal para transporte de combustible, escalabilidad y bitrenes de 60 toneladas.
- + Seguridad: ABS, ASR, EBS y ESP, con sistema de frenado de emergencia (ABA 5), control crucero adaptativo, airbag conductor y asistentes a la conducción.
- + Eficiencia: Motor OM 460 LA, de 449 CV y 2.200 Nm de torque. Deflectores de aire.
- + **Multimedia Cockpit**: panel de instrumentos digital e interactivo con pantalla central táctil.
- + Sistema de Gestión de Flotas **FleetBoard**.
- + Garantía: 2 años o 200.000 kms. para el chasis y 3 años o 450.000 kms. para el tren de fuerza.*

Mercedes-Benz
Camiones de confianza.

